

1991 செப்டம்பர் 26]

மாநில நெடுஞ்சாலைகள் :—

இத்திட்டத்தின் கீழ், மாநில நெடுஞ்சாலைப் பணிகள், முன்னுரிமை அளிக்கப்பட்ட முதன்மைப் பணிகளாக மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. 1—4—1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1,915 கிலோ மீட்டர் ஆகும். மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் கீழ், 23.00, இலட்சம் ரூபாய் செலவிலான மூன்று சாலைப் பணிகளும் 12.00 இலட்சம் ரூபாய் செலவிலான ஒரு பாலப் பணியும் 1990—91 ஆம் ஆண்டு பகுதி இரண்டு திட்டத்தின் கீழ் அனுமதிக்கப்பட்டன.

உயரளவு வாகனப் போக்குவரத்து செறிந்த சாலைகள் (High Density Corridor) என்பதன் கீழ் ரூ. 3.66 கோடி செலவில், மாநில நெடுஞ்சாலையின் 61 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு சாலையை வலுப்படுத்தி அகலப்படுத்த அரசு அனுமதியளித்துள்ளது. 1991—92 ஆம் ஆண்டிற்காக 1.84 கோடி செலவில் ஆறு பணிகளுக்கு 1991—92 ஆம் ஆண்டு பகுதி இரண்டு திட்டத்தின் கீழ் அனுமதியளிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. 1991—92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட நிதியொதுக்கம் ரூ. 1.99 கோடியாகும்.

பெரிய அளவிலான மாவட்டச் சாலைகள் :

பெரிய அளவிலான மாவட்டச் சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1—4—1991 அன்றுள்ளபடி 13,930 கிலோ மீட்டர் ஆகும். 1990-91 இல் ரூ. 1.91 கோடி செலவில் ஒன்பது பாலம் கட்டும் பணிகளுக்கும் ரூ. 73.00 இலட்சம் செலவில் ஐந்து சாலைப் பணிகளுக்கும் அனுமதியளிக்கப்பட்டது. உயரளவு வாகனப் போக்குவரத்து செறிந்த சாலைகள் என்பதன் கீழ், பெரிய அளவிலான மாவட்டச் சாலைகளின் 155 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு சாலையை 11.34 கோடி ரூபாய் செலவில் வலுப்படுத்தி அகலப்படுத்த அரசு அனுமதியளித்துள்ளது.

1991-92 ஆம் ஆண்டு பகுதி இரண்டு திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 3.35 கோடி செலவில் ஒன்பது பணிகளை நிறைவேற்ற அனுமதியளிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

1991-92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட நிதியொதுக்கம் ரூபாய் 727.14 இலட்சமாகும்.

மாவட்டங்களிலுள்ள ஏனைய சாலைகள் :

மாவட்டங்களிலுள்ள ஏனைய சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1—4—1991 அன்றுள்ளபடி, 33,110 கிலோ மீட்டர் ஆகும். மாவட்ட ஏனைய சாலைகள் 1990—91 ஆம் ஆண்டின் பகுதி இரண்டு திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 36.00 இலட்சம் செலவில்

[1991 செப்டம்பர் 26]

மூன்று பாலங்களைக் கட்டவும் ரூபாய் 35.00 இலட்சம் செலவில் ஐந்து சாலைகளை அமைக்கவும் அனுமதியளிக்கப் பட்டது.

1991-92-ல் ரூ. 294 இலட்சம் செலவில் 13 பணிகள் மேற்கொள்ளக் கருதப்பட்டுள்ளது.

1990-91 இல், ஏற்பட்ட செலவு ரூ. 287.55 இலட்சமாகும்.

1991-92 ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட நிதியொதுக்கம் ரூ. 251.70 இலட்சமாகும்.

பிற சாலைத் திட்டங்கள்:

ஊராட்சிகளிலும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலும் உள்ள சாலைகளைப் பொறுத்த வரையில் பெரிய-சிறிய பாலங்கள், படுகைப் பாலங்கள் (Causeways) சிறு பாலங்கள் (Culverts) ஆகியவற்றுக்கு வகை செய்தல், சாலைகளை மேம்படுத்துதல் ஆகிய பணிகள் ரூ. 50,000-க்கும் அதிகமான செலவில் இத்திட்டத்தின் கீழ், நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. சாலைகள், பாலங்கள் ஆகியவற்றை பராமரித்துவரும் சுமையிலிருந்து ஊராட்சிகளையும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களையும் விடுபடச் செய்யும் வகையில், மேற்சொன்னபடி, ரூ. 50,000 செலவில் சாலைகளையும், பாலங்களையும் மேம்படுத்தி அவ்வாறு மேம்படுத்தப்பட்ட சாலைகளையும் பாலங்களையும் நெடுஞ்சாலைகள்—ஊரகப் பணிகள் துறை, அரசு நிதியிலிருந்து பேணி வரவேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்தின் கீழ், 1990-91 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 40.00 இலட்சம் செலவில் இரண்டு பாலங்களைக் கட்டவும் ரூ. 61.00 இலட்சம் செலவில் 6 சாலைகளை அமைக்கவும் அனுமதியளிக்கப்பட்டன.

1991-92-ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட நிதியொதுக்கம் ரூ. 94.77 இலட்சமாகும்.

மேம்பாலங்கள் சுரங்கப் பாதைகள் (Over Under Bridges)

அணுகு சாலைகள் உட்பட, இரயில்வே மேம்பாலங்கள் சுரங்கப்பாதைகள் கட்டும் செலவை 50:50 என்ற வீதத்தில் மாநில அரசும், இரயில்வே துறையும் பகிர்ந்து கொள்கின்றன. தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதைக் கடவுகளுக்கு பதிலாக மேம்பாலங்கள்/சுரங்கப்பாதைகளுக்கு வகை செய்தல், தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதைக் கடவுகளை நிலை உயர்த்துதல்

1991 செப்டம்பர் 26]

ஆளில்லாத இருப்புப் பாதைக் கடவுகளைப் பராமரித்தல் ஆகிய மாநில அரசின் செலவுகளை ஈடு செய்வதற்காக, மத்திய அரசு “இரயில்வே பாதுகாப்புப் பணிகள் நிதி” எனப்படும் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. ஆளில்லாத இருப்புப் பாதைக் கடவுகளுக்கு ஆட்களை நியமிப்பதற்கும், இருப்புப் பாதைக் கடவுகளை நீக்கிவிட்ட மேம்பாலங்கள் சுரங்கப்பாதைகள் கட்டுவதற்கும் மேற்சொன்ன நிதியில் எட்டு சதவீதம் மாநில அரசுக்கு அளிக்கப்படும் என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

சேலம்-ஓமலூர் சாலையில் 0.8 கி.மீ. தொலைவிற்குச் சாலை மேம்பாலம் கட்டும் பணி முடிக்கப்பட்டு, 29-7-1990 அன்று போக்குவரத்திற்காக திறந்துவிடப்பட்டது.

பரங்கிமலை இரயில் நிலையத்திற்கு அருகில் தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதைக் கடவுகளுக்குப் பதிலாக 15/20-21 கி.மீ. இரயில்வே சாலை சுரங்கப்பாதை கட்டும் பணிக்காக, அரசு அனுமதியளித்தது. அதற்காக நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்ட பின்னர் அப்பணி எடுத்துக்கொள்ளப்படும். இதே போன்று, பழவந்தாங்கல் இரயில் நிலையத்திற்கு அருகிலுள்ள நங்க நல்லூர் சாலையில் 0.6 கி.மீ. சாலை சுரங்கப் பாதை கட்டும் பணிக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

அரக்கோணம் சந்திப்புக்கு அருகே, சாலை மேம்பாலம் கட்டுவதற்கு இரயில்வே இசைவளித்துள்ளது. இந்த இரயில்வே மேம்பாலம் கட்டும் பணிக்கு ஆகும் செலவு ரூ. 9.5 இலட்சமாகும். இப்பாலத்தில் இரயில்வேக்கு சொந்தமான பகுதியிலுள்ள பணியை இரயில்வே தொடங்கியுள்ளது. அணுகு சாலைகள் போடும் பணியை மாநில அரசு செய்யும்.

நாகல் நகருக்கு அருகே திண்டுக்கல்-வட்டானம் சாலையில் 2/4 கி.மீ தொலைவில் சாலை மேம்பாலம் கட்டுவதற்கு இரயில்வே இசைவளித்துள்ளது. இந்த இரயில்வே மேம்பாலம் கட்டும் பணிக்கு ஆகும் செலவு ரூ. 320.00 இலட்சமாகும்.

1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கு வரவு-செலவுத் திட்ட ஒதுக்கீடு ரூ. 100.16 இலட்சமாகும்.

கருவிகளும், தளவாடங்களும்.

அதிகரித்துவரும் வேகமான போக்குவரத்தின் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காக, சாலைகளின் நடைபாதையை பராமரித்தல், மேம்படுத்துதல் என்பதன் கீழ் கொண்டுவரப்படும் சாலைகளின் நீளம் ஒவ்வோராண்டும் அதிகரிக்கிறது. பல்வேறு மேம்பாட்டுத் திட்டங்களை செயற்படுத்துவதன் காரணமாக, நெடுஞ்சாலை ஊரகப்பணிகள் துறையின் சாலைக்

[1991 செப்டம்பர் 26]

கட்டுமானப் பணிகள் அதிகரித்துள்ளன. இதனால் நெடுஞ் சாலை ஊரகப் பணிகள் துறையின் கருவிகள், தளவாடங்கள் ஆகியவற்றை மேம்படுத்தி, நவீனப்படுத்த வேண்டிய அவசிய மேற்பட்டுள்ளது. பல்வேறு கருவிகள், தளவாடங்கள் ஆகியவை பயனற்றதாகிவிட்டன. இவைகளுக்குப் பதிலாக புதிய கருவிகள், தளவாடங்கள் ஆகியன படிப்படியாக வாங்கப் பட்டு வருகின்றன.

1991-92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட ஒதுக்கீடு ரூ. 5.50 இலட்சமாகும்.

நிழல் மரம் நடுதல் :

உயிரின வாழ்க்கைச் சூழல் சம நிலையைப் பேணி வருவதற்கும், சாலைகளைப் பயன்படுத்துவோருக்கு நிழற்குடைகளாக இருக்கும்பொருட்டும், சாலை ஓரங்களில் நிழல் தரும் மரங்களை நடும் பணி பெருமளவுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பட்டுள்ளது. இந்த மரங்களிலிருந்து கிடைக்கும் பொருளால் அரசுக்கு வருவாயும் கிடைக்கிறது. இவை கிராம வேலைவாய்ப்பை உருவாக்குவதுடன், கிராமத் தொழில் வளர்ச்சிக்கும் பெரிதும் உதவுகின்றன. அண்மையில் பல இலட்சக் கணக்கான பனை மரங்களையும் ஏனைய வெட்டு மரங்கள், எரிபொருள், எண்ணெய், பழங்கள், மலர்கள் அளிக்கும் ஏனைய வகை மரங்களையும் நடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. மரங்களை உரியவாறு மேற்பார்வை செய்வதற்கும், உயிருடன் இருக்கும் மரங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க உறுதி செய்யவும் தொகுதி தொகுதியாக்கப்பட்டுள்ளது. பயிரிடும் தொழில் நுட்ப உத்தி பின்பற்றப்பட்ட மரங்களை 1991-92 ஆம் ஆண்டில், 150,00,000 பனை மரங்களும், 1,55,000 ஏனைய வகை மரங்களும் நடுவதற்கு இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

பனை மரங்களும், நிழல்தரும் ஏனைய மரங்களும் தடுவதற்காக, 1991-92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட ஒதுக்கீடு ரூ. 50.00 இலட்சமாகும்.

போக்குவரத்து பொறியியல் நிருவாக வட்டாரங்கள் :

தமிழ்நாட்டில் குறிப்பிடத் தக்க அளவுக்கு போக்குவரத்து வளர்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளதால் பயணிப் போக்குவரத்து,சரக்குப் போக்குவரத்து பொறியியல் துறையில் தனிப் பயிற்சி பெற வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டுள்ளது. உலக வங்கி இப்பிரச்சினையில் தன்மையை ஆராய்ந்து, போக்குவரத்துப் பொறியியல், நிருவாகத்திற்காக வட்டங்களை ஏற்படுத்துவது அவசியமென பரிந்துரைத்தது. அதன்படி சென்னையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு, போக்குவரத்து நிருவாக வட்டத்தை

1991 செப்டம்பர் 26]

அரசு அமைத்துள்ளது. செங்கை மாநகரிலும், தமிழ்நாட்டில் ஏனைய முக்கியமான நகரங்களிலும் பாதுகாப்பான முறையான போக்குவரத்தை வசதி செய்வதற்காக போக்குவரத்து சமிக்ஞை விளக்குகள், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு வடிவமைப்புகள் ஆகியவற்றுக்கு வகை செய்தல், போக்குவரத்து தீவுகள் கட்டுதல், போக்குவரத்து பாதைகளை கோட்டிட்டுக் குறித்தல் போன்றவற்றில் களப் பணியாளர்களுக்கு இவ்வட்டம் ஆலோசனை நல்குகிறது. இம்மாநிலத்திலுள்ள சாலைகளின் போக்குவரத்துப் பயன் திறனை உரிய அளவுக்குப் பயன்படுத்தவும், இது உதவி செய்கிறது.

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்:

1971 ஆம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தப்பட்ட தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் பிரிவு, தலைமைப் பொறியாளரின் (தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்) கட்டுப்பாட்டின் கீழ் செயல்படுகிறது. தற்போது தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் பிரிவு கவனிக்கும் திட்டங்கள் வருமாறு:—

- (1) தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டம் (மத்தியதுறைத் திட்டம்).
- (2) தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புற இணைப்பு (மாநில துறைத் திட்டம்).
- (3) மத்திய சாலை நிதித்திட்டம் (மாநில துறைத் திட்டம்).
- (4) பழங்குடியினர் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் (மத்திய அரசின் உதவியுடன் மாநிலத் திட்டங்கள்).
- (5) மேற்குமலைத் தொடர் மேம்பாட்டுத் திட்டம் (மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் திட்டங்கள்).

ஒவ்வொரு திட்டத்தின் கீழும் செய்யப்படும் பணிகளின் விவரங்கள் வருமாறு:—

1. தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டம்:

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மத்திய அரசின் சொத்துக்களாகும். தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைப் பராமரித்தல் மேம்படுத்துதல் தொடர்பான பணிகளுக்கு மத்திய அரசு தன்சொந்த நிதியிலிருந்து முழு உதவி செய்கிறது. நெடுஞ்சாலைகள் துறையின் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் பிரிவு தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் குறித்த பணியை மேற்கொள்ளும் மத்திய அரசின் முகவரமைப்பாகும். மேற்கொள்ளப்பட்ட பணிகளின் மதிப்பில் 9 சதவீதம் முகவரமைப்புக் கட்டணமாக மத்திய அரசு அளிக்கிறது. தமிழ்நாட்டிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் நீளம் 2,002.464 கி.மீ. ஆகும். இதில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்

[செப்டம்பர் 26]

சாலைகள் நகர்ப்புற இணைப்பாக 125.86 கி.மீ. நீளமும் அடங்கும். இந்நகர்ப்புற இணைப்பில், செங்கை மாநகருக்குள் அமைந்த 29.55 கி.மீ. தொலைவு, நெடுஞ்சாலைப் பிரிவின் கீழ் உள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்—மூலப் பணிகள்:

பின்வரும் மூலப் பணிகள் நிறைவேற்றப்படுவதற்காக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன:

1. இரு வழிகளாக அகலப்படுத்துதல்.
2. வளமையற்ற இரு வழிச்சாலைகளை வலுப்படுத்துதல்.
3. ஒரு வழிச்சாலைகளை இருவழிச்சாலைகளாக அகலப்படுத்தி, வலுப்படுத்துதல்.
4. வடிவமைப்பை மேம்படுத்துதல்.
5. மேம்பாலம்/கீழ் பாலங்கள் கட்டுதல்.
6. மாற்றுச் சாலைகள் அமைத்தல்.
7. பெரிய சிறிய பாலங்கள் கட்டுதல்.
8. மதகுகள் கட்டுதல்.

1990-91 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 264.18 இலட்சம் செலவில் 22 மூலப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டன. 94 மூலப்பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. 1-4-1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி, கையிலுள்ள எஞ்சிய பணிகள் மதிப்பு ரூ. 1,305 இலட்சமாகும். இவற்றில் 8 பணிகள் ஒவ்வொன்றும் ஒருகோடி ரூபாய் மதிப்புக்கும் அதிகமானவையாகும்.

மாற்றுச் சாலைகள்;

பின்வரும் இரண்டு மாற்றுச் சாலைகள் தற்போது அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அவை குறித்த விவரம் வருமாறு;—

(ரூபாய் இலட்சத்தில்).

1. தேசிய நெடுஞ்சாலை—46 வானியம் பாடி மாற்றுச் சாலை

(1) கட்டுமானம்	21.12
(2) நடைபாதை	24.70

2. வேலூர் மாற்றுச் சாலை
தேசிய நெடுஞ்சாலை—46

(1) கட்டுமானம்	49.20
(2) நடைபாதை	39.00

1991 செப்டம்பர் 26]

தேசிய நெடுஞ்சாலை—7-ல் ரூபாய் 63.83 இலட்சம் செலவிலான புகலூர் மாற்றும் சாலை அமைக்கும் பணி முடியும் நிலையில் உள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் அமைக்கப்படவுள்ள கோயம்புத்தூர் மாற்றுச் சாலை போடும் பணி, குறித்த மதிப்பீட்டிற்கு மத்திய அரசு இசைவளித்த பின்னர் நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்படும். ரூ. 11.40 கோடி மதிப்புள்ள கட்டுமானப் பணிக்காக மதிப்பீட்டிற்கு அனுமதி வேண்டி, மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்—45. 4, 5 ஆகியவற்றை இணைக்கும், சென்னை மாற்றுச் சாலை தொடர்பாக, ரூபாய் 398 இலட்சம் செலவில் நிலத்தை கையகப்படுத்தும் பணி பல்வேறு நிலைகளில் நடைபெற்று வருகிறது.

ரூபாய் 172.63 இலட்சம் செலவில், சேலம் மாற்றுச் சாலையில் 2/8 கி.மீ. தொலைவிலும், ரூபாய் 133.77 இலட்சம் செலவில், மேட்டூர் கேட்டிற்கு அருகில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 395/2 கி.மீட்டர் தொலைவிலும் சாலை மேம்பாலம் கட்டும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

2. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் நகர்ப்புற இணைப்புகள்:

20,000மும் அதற்கும் மேற்பட்ட மக்கள் தொகை கொண்ட நகராட்சி எல்லைக்குள் அமைந்துள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் நகர்ப்புற இணைப்புகள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. இந்த தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புற இணைப்பின் மொத்த நீளம் 125.86 கி.மீட்டர்களாகும். மேற்கொள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் நகர்ப்புற இணைப்புச் சாலைகள் நல்ல தரத்துடன் துவக்கும் நோக்கத்துடன், மாநில திட்டத்தில், பகுதி 2 திட்டத்தின் கீழ் மேம்பாட்டுப் பணிகள், படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

இந்நோக்கத்திற்காக 7-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கீழ் மொத்தம் ரூபாய் 150 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இத் தொகையில் ரூ. 46.77 இலட்சம், ரூபாய் 24.23 இலட்சம், ரூபாய் 47.24 இலட்சம், ரூபாய் 15.09 இலட்சம், ரூபாய் 19.07 இலட்சம் முறையே 1985-86, 1986-87, 1987-88, 1988-89 மற்றும் 1989-90 ஆம் ஆண்டுகளில் செலவிடப்பட்டுள்ளன. 1990-91 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தின் கீழ் இருபணிகள் கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளவாறு முடிக்கப்பட்டன.

[1991 செப்டம்பர் 26]

(ரூபாய்
(இலட்சத்தில்).

- (1) பரமக்குடி நகர எல்லையில் தேசிய நெடுஞ்சாலை, 49-ல் 74/0, 76/0 கி.மீ. தொலைவில் உள்ள சாலையை மேம்படுத்தும் பணி. 12.10
- (2) திருநெல்வேலி நகர எல்லையில் 7-ஆம் எண் தேசிய நெடுஞ்சாலையின் 148/2—150/6 கி.மீ. தொலைவில் அகலப்படுத்தப்பட்ட பகுதி உட்பட சாலைகளை மேம்படுத்துதல் வலுப் படுத்துதல். 5.00

மத்திய சாலை நிதிப் பணிகள்:

மத்திய சாலை நிதி தெரடர்பாக 13-5-1988 ஆம் நாளன்று நாடாளுமன்ற மக்கள் அவை/மாநிலங்கள் அவையில் நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தின்படி மோட்டார் ஸ்பிரிட் மற்றும் டீசல் மீது விதிக்கப்படும் சுங்கம் மற்றும் ஆயத் தீர்வையிலிருந்து அடிப்படை விலையில் 5 சதவீதத்திற்கும் குறையாத ஒரு தொகை தொடர்ந்து சேர்க்கப்பட்டு அத்தொகை, சாலைகளின் மேம்பாடு மற்றும் பராமரிப்புப் பணிகளுக்குப் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும்.

மதுரை மாவட்டத்தில் தாடியன் குடிசை—ஆமலூர் சாலையில் 13/2 கிலோ மீட்டரில் பிரிந்து பச்சலூர் வரை செல்லும் மலைச் சாலையை 0/0-9/680 கிலோ மீட்டர் 65 லட்சம் ரூபாய்ச் செலவில் மேம்படுத்தும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. 31-5-1991 ஆம் நாள் வரையில் இத்திட்டத்திற்கு 47.90 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகியுள்ளது.

திருவண்ணாமலை—சம்புவராயர் மாவட்டத்தில், போரூரிலிருந்து ஜவ்வாது மலையின் உச்சி வரையிலும் அங்கிருந்து ஆலங்காயம் (6/4-40/535 கிலோ மீட்டர்) வரையிலும் செல்லும் மலைச்சாலையை 187.70 இலட்சம் ரூபாய்ச் செலவில் மேம்படுத்தும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. மார்ச் 1991 வரையில் இத்திட்டத்திற்கு 150.46 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகியுள்ளது.

மற்றொரு பணி, அதாவது திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் சிவிலைபேரிக்கு அருகில். பாளையங்கோட்டை-நாகலாபுரம் சாலையில் 11/8 கிலோ மீட்டர் தொலைவில் தாமிரபரணி ஆற்றுக்குக் குறுக்கே தரைப்பாலம் கட்டும் பணி, 49.50 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்பீட்டுச் செலவில் மேற்கொள்ளப்பட்டு முடிக்கும் நிலையில் உள்ளது.

1991 செப்டம்பர் 26]

நிறைவேற்ற வேண்டியுள்ள எஞ்சிய பணிகளின் மதிப்பு 1-4-1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி 63.66 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும்.

28.48 கோடி ரூபாய் செலவில், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுக்கு இணையாக பணிச் சாலைகள், புறச்சாலைகள் அமைப்பது, மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், நகர்ப்புற இணைச்சாலைகளை மேம்படுத்துவது ஆகியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகள், எட்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் மேற்கொள்ளப்படுவதற்காக மத்திய அரசிற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன. 1990-91 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இத்திட்டம், திட்டம் சாரா பணிகள் என்ற தலைப்பின் கீழ் வருகிறது.

1991-92 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்ட தொகை 23.51 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும்.

மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம், நீலகிரி மாவட்டத்தில் மட்டுமே செயல்படுத்தப்படுகிறது. இத்திட்டம், 1975 ஆம் ஆண்டில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. மலைப்பகுதியிலுள்ள கிராமங்களின் சமூகப் பொருளாதார நிலைகளை மேம்படுத்துவது; வேளாண்மை, கால்நடை வளர்ப்பு, காடு வளர்ப்பு, தொழில், சுற்றுலா முதலியன போன்ற பல்வேறு துறைகளின் கீழ் மேம்படுத்தக் கருதப்பட்டுள்ள அனைத்து இடங்களுக்கும் எளிதில் சென்று வர வகை செய்தல், பழங்குடியினர்/ஆதிதிராவிடர் கிராமங்களை, பொருளாதார சமூக நடவடிக்கை மையங்களுடன் இணைப்பது ஆகிய அத்திட்டத்தின் நோக்கங்களாகும். இத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகளில் மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

சமுதாயத்தில் நலிந்த பிரிவினரை குறிப்பாக பழங்குடியினரை மேம்படுத்துவதற்குத் தனிக் கவனம் வலியுறுத்தத் தேவையில்லை. வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழேயுள்ள பழங்குடியினரின் குடும்பங்களை முனைப்புத் திட்டத்தின் மூலம் மேம்படுத்துவதற்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. பழங்குடியினர் சமுதாயத்தின் சமூகப் பொருளாதார பிரச்சினைகளைச் சமாளிக்க, பல்வேறு அடிப்படை வசதிகள் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. பழங்குடியினரின் துணைத் திட்டத்தின் கீழ், பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகளைக் கண்டறிந்து, இப்பகுதிகளுக்குத் தேவையான அடிப்படை வசதிகளுக்கு வகை செய்ய, குறிப்பிட்ட வரைவுத் திட்டம் ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. அணுக முடியாத பகுதிகளில் வசிக்கும் பழங்குடியினருக்குத் தகவல் தொடர்பு ஏற்படுத்தித் தருவதும் அப்பகுதிகளுக்குச் சாலை வழியமைத்துக் கொடுப்பதும் இத்திட்டத்தின் முக்கிய பணிகளில் ஒன்றாகும். எனவே, சாலைகள் அமைப்பது முக்கியப் பணியாகும்.

[1991 செப்டம்பர் 26]

இத்திட்டத்தின் கீழ், சேலம், வட ஆர்க்காடு அம்பேத்கார், தென் ஆர்க்காடு, தருமபுரி, திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய மாவட்டங்களில் கண்டறியப்பட்டுள்ள பழங்குடியினர் பகுதிகளில் சாலை அமைக்கும் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள இத்திட்டம் 1976-77 ஆம் ஆண்டிலிருந்து தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ் ஏர்க்காடு, பச்சைமலை, சித்தேரி, ஜவ்வாது, கொல்லி, கல்வராயன் மலை ஆகிய மலைப்பகுதிகள் வருகின்றன.

கிராமப்புறச் சாலைகள் திட்டம்:

1,500-க்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகையுள்ள கிராமங்களுக்கும் 1,000-லிருந்து 1,500 வரை மக்கள் தொகை கொண்ட இணைப்புச் சாலைகள் இல்லாத பகுதிகளுக்கும் எல்லா பருவகாலத்திற்கும் ஏற்ற இணைப்புச் சாலைகளுக்கு வகை செய்யும் திட்டவட்டமான நோக்கத்துடன், மத்திய அரசு “குறைந்த அளவு தேவைத் திட்டத்தின்” கீழ் கிராமப்புற சாலைகள் போடும் திட்டப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டம் 1972-73 ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்படத் தொடங்கியது.

எட்டாம் ஐந்தாண்டு காலத் திட்டம்:

எட்டாவது ஐந்தாண்டு காலத்திட்டத்தில், அரசு திட்டக் குழு கருத்துத் தெரிவித்துள்ளவாறு, சாலை வழித் தொடர்பு உட்பட, அடிப்படை வசதிகள் குறித்த ஆய்வு நடத்தப்பட்டது.

சாலை வழித் தொடர்பு பற்றி நடத்திய ஆய்வின்படி, பின் வரும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்குச் சாலை வழித் தொடர்பு வழங்கப்பட வேண்டும் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அவையாவன—

1,500-க்கும் அதற்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகை
யுள்ள கிராமங்கள். 156

1,000-க்கும் 1,500-க்கும் இடைப்பட்ட
தொகையுள்ள கிராமங்கள். 403

1,000-க்கும் குறைவாக மக்கள் தொகை
கிராமங்கள். 7,871

1,500-க்கும், அதற்கு மேற்பட்ட அளவிற்கும் மக்கள் தொகை உள்ள கிராமங்கள், 1,000-லிருந்து 1,500 வரை மக்கள் தொகையுள்ள கிராமங்கள் ஆகிய இருவகை கிராமங்களுக்கும் இணைப்புச் சாலைகள் அமைக்க ஏற்படும் மொத்தச் செலவு ரூ. 41.78 கோடி என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. தற்போதைய வீதங்களில், சாலைகள் அமைக்க வேண்டிய தொலைவில் நீளம் 1,432 கிலோ மீட்டர்கள் என்று கணக்கிடப்பட்டது. எட்டாம்

1991 செப்டம்பர் 26]

ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில், 1,500-க்கும், அதற்கு மேற்பட்ட அளவிற்கும் மக்கள் தொகையுள்ள கிராமங்கள், 1,000-வருந்து 1,500 வரை மக்கள் தொகை உள்ள கிராமங்கள் ஆகிய இவ்விரு வகையைச் சேர்ந்த கிராமங்கள் மட்டுமே மேம்படுத்தப்படும் என அரசு திட்டக்குழு முடிவு செய்துள்ளது.

1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான திட்டம்:

1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட நிதியொதுக்கம் ரூ. 750 இலட்சம் ஆகும். 1981 ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி 1,000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள் தொகையைக் கொண்ட 96 கிராமங்களை இணைக்க 842.70 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் 237 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளை அமைப்பதற்காக புதிய பணிகளை மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. 1991-92 ஆம் ஆண்டில் 200 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் அமைக்கப்படும்.

சிறப்பு உள்ளடக்கத் திட்டம்:

சிறப்பு உள்ளடக்கத் திட்டம் 1980-81 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஆதி திராவிடர்களின் சமூக-பொருளாதார மேம்பாட்டுக்கான கிராமப்புற சாலைகள் திட்டத்தின் துணைத் திட்டமாகச் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ் ஆதி திராவிடர்கள் பரவலாக வசிக்குமிடங்களில் அனைத்து பருவ நிலைகளுக்கும் ஏற்ற வகையில் உள்ள சாலைகள் அமைக்கப்படுகின்றன. 1,500-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள் தொகை தொகுதிகளுக்கும் 1,000—1,500 வரையிலான மக்கள் தொகை தொகுதிகளுக்கும் அவர்கள் வசிக்குமிடங்கள் அனைத்திலும் இணைப்புச் சாலைகளை அமைக்க, தற்போது எட்டாவது திட்ட ஆவணத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. கிராமப்புறச் சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் பழங்குடியினர் பரவலாக வசிக்கக் கூடிய இடங்கள் அனைத்திலும் (1,000-மும் குறைவாகவும் மக்கள் வசிக்கும் பகுதிகளில்) இணைப்புச் சாலைகளை அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

1991-92 ஆம் ஆண்டுத் திட்டம்:

1991-92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட நிதியொதுக்க ரூ. 250 இலட்சம் ஆகும். இது இவ்வாறிருக்க, ரூ. 331 இலட்சம் செலவில் 99.60 கிலோ மீட்டர் சாலைகளை அமைப்பதற்கான புதிய பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும். இந்த ஆண்டு முடிவதற்குள் 90 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளை அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

[1991 செப்டம்பர் 26]

அரசால் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட பேருந்து வழித் தடங்களும் அவற்றுக்கான மேம்பாட்டுத் திட்டமும்:

இத் திட்டம் தொடக்கத்தில் திட்டம் சாராத திட்டப்பணியாக, தொடங்கப்பட்டது. பின்னர் எட்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் இத்திட்டம் திட்டப் பணிகளின் கீழ் கொண்டு வரப்பட்டது.

இத்திட்டத்தின்படி படிப்படியாகச் செயல்படுத்தும் திட்டத்தின் கீழ் சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்காக, கடந்த மூன்றாண்டுகளாக பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வந்த ஊராட்சிகள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொரு முறை, அரசால் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. இத்திட்டம் 1960-62 ஆம் ஆண்டில் தொடங்கப்பட்டது. 1960-61 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1973-74 ஆம் ஆண்டு வரையிலான கால அளவில் வருங்காலத்தில் பிற மாவட்டச் சாலைகளாகப் பராமரிப்பதற்காக ஊராட்சிகளின் பேருந்து வழித்தடச் சாலைகளும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளும் சுமார் 12,976 கிலோ மீட்டர் நீளமுடையவை மேம்படுத்தப்பட்டு அரசால் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. இத்திட்டம் 1974-75 ஆம் ஆண்டில் ஒத்திப் போடப்பட்டது. 1979-80 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கு புத்துயிரளிக்கப்பட்டது.

ரூ. 1,500.00 இலட்சம் செலவில் 750 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளை மேம்படுத்த, அரசு 270 புதிய பணிகளுக்கு அனுமதியளித்துள்ளது.

1991-92 ஆம் ஆண்டுத் திட்டம்:

1991-92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டு நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 1,20 இலட்சம் ஆகும். இதில் ரூ. 1,242.70 இலட்சம் செலவில் 370.40 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்குச் சாலை அமைக்கும். புதிய பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும். இந்த ஆண்டின் இறுதிக்குள் 300 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்குச் சாலைகள் போடும் பணியை செய்து முடிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

நெடுஞ்சாலைகள் ஆராய்ச்சி நிலையம்:

(நடைபெற்று வரும் ஆராய்ச்சித் திட்டப் பணிகள்).

1. மணல்-சரளை, மண்-களிமண் கலவைகளில் ஒட்டு மொத்த குழைமத் தன்மையின் நுட்பம் பற்றிய ஆராய்ச்சி.

2. அழுத்தமானியைப் (Pressure Meter) பயன்படுத்தி, மண்ணின் அழுத்தம் தாங்கும் திறனை நிர்ணயித்தல்.

1991 செப்டம்பர் 26]

3. நெடுஞ்சாலைகள் ஆராய்ச்சி நிலையத்தின், சிமிட்டிக் கான்கிரீட் நடைபாதையின் (களிமண் மேற்பரப்பில்) தரம் குறித்த ஆராய்ச்சி.

4. மலைச்சாலைகள், சமவெளிகளிலுள்ள மண்மேட்டுப் பாறைகளில் மண் அரிப்பு/மண் அடித்துச் செல்லுதல் ஆகியவற்றைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக, கயிறு வலையைப் பயன்படுத்துவது குறித்து ஆராய்ச்சி.

5. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில், பாதைச் சோதனை சாதனங்களை அமைத்தல்.

6. பள்ளங்கள், கரைகளில் மண்ணிட்டு நிரப்பி வலுவூட்டுதல் குறித்த ஆராய்ச்சிப் பணி.

7. நிலமட்டத்திற்கு அடியிலுள்ள வடிகால்களில் நிலக்கரி பூசுதல்.

8. உறுதியான நடைபாதையில் நெகிழ்வான மேற்பரப்பில் ஏற்படும் வெடிப்புகளைத் தடுப்பதில் “ஜியோபெப்ரிக்” “ஜியோ கிரிட்ஸ்” செயல்திறன் ஆராய்ச்சி.

9. நெடுஞ்சாலை நடைபாதைகளின் மேற்படி அமைப்பு குறித்த ஆராய்ச்சி.

10. ஆஸ்பால்ட்-காங்கிரீட் கலவையின் ஏற்புத் திறன் குறித்த ஆராய்ச்சி.

11. பல்வேறு வகையான சாலைகளில் ஒட்டுவேலைகளுக்கான சிறப்பான கலவையைக் கண்டறிவதற்கான ஆராய்ச்சி.

12. சாலை அமைப்பில் புதிய வகை பொருட்களைப் பயன்படுத்தி சாலைபோடுவது குறித்த ஆராய்ச்சி.

13. மீச்சேர்மங்களைச் சேர்த்து (Polymers) தயாரிக்கப் படுகிற தார் (நிலக்கீல்) கலவையின் இராசாயன குணங்களை ஆராய்தல்.

14. சாலை விபத்துக்களுக்கான காரணங்கள் குறித்த ஆராய்ச்சி.

15. தமிழ்நாட்டின் நெடுஞ்சாலை நடைபாதைகளின் தரத்தை மேம்படுத்துவது குறித்த ஆராய்ச்சி.

16. நகர்ப்பகுதி ஊரகப்பகுதிகளில் மோட்டார் வாகனங்களின் நிலை குறித்த ஆராய்ச்சி.

[1991 செப்டம்பர் 26]

17. தமிழ்நாட்டின் பார வண்டிகள் போக்குவரத்து குறித்த ஆராய்ச்சி.

18. நகர்ப்பகுதிகளில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் கட்டுப்படுத்துதல் குறித்த ஆராய்ச்சி.

19. போக்குவரத்து சாலை சந்திப்பு மேம்பாடுகள் குறித்த ஆராய்ச்சி.

20. சிமிட்டிக் கற்கலான மேற்பரப்பு மேம்பாலை அடுக்கத் தளங்களில் செய்யத் தவறிய, செய்ய வேண்டிய நிவாரண நடவடிக்கைகள் குறித்த ஆராய்ச்சி.

21. கடல் நீரால் சிமிட்டிக் கற்கலவைக்கு ஏற்படும் பாதிப்பு குறித்த ஆராய்ச்சி.

22. சாலை அமைப்பில் காங்கிரீட் கட்டுமானத்தை நீர்விட்டு உறுதிபடுத்தும் செய்முறை குறித்த ஆராய்ச்சி.

23. சிமிட்டிக் கற்கலவை சாலை அமைப்புகளைப் பழுதுபாசப் பதற்காக சிறந்தப் பொருள்களைக் கண்டறிதல் குறித்த ஆராய்ச்சி.

புதிய திட்டப் பணிகள்:

1. இரண்டாம் நிலைச் சாலைகளில் ஆர்.44 வகையான போக்குவரத்து ஆய்வு.

2. பால அடுக்கத் தளங்களில் வெப்பத்தைத் தாங்கும் நிலை குறித்த நீண்ட கால ஆராய்ச்சி.

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்:

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டப் பணிகள், உலக வங்கியின் கடன் நிதி உதவியுடன், சென்னை, மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி, திருப்பூர், சேலம், ஈரோடு, வேலூர் ஆகிய இடங்களில் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. பயணி ஊர்திகள் போக்குவரத்து—சரக்கு ஊர்திகள் போக்குவரத்து நிருவாக திட்டம் என்பது, தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கூறுகளில் ஒன்றாகும். இத்திட்டப் பணி, தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டத்தின், நெடுஞ்சாலைகள்—ஊரகப் பணிகள் துறைப் பிரிவின் மூலம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

இத்திட்டப் பணி, 1988-89 முதற்கொண்டு செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 1985 மார்ச்சுத் திங்களுக்குள் இப்பணி நிறைவேற்றப்பட உள்ளது. பயணி ஊர்திகள் போக்குவரத்து—சரக்கு ஊர்திகள் போக்குவரத்து நிருவாகத் திட்டத்தின் இப்பணி

1991 செப்டம்பர் 26]

குறித்த மொத்த செலவு ரூ. 100.30 கோடியாகும். உலக வங்கி ஈடு செய்யும் திருப்பிக் கொடுக்கும் தொகை 31-8-1990 வரை சிவில் பணிகளுக்காக செலவில் 75 சதவீதமாகும்,

1-9-1990 முதற்கொண்டு. மேற்சொன்ன ஈட்டுத்தொகை சிவில் பணிகளுக்காக செலவில் 90 சதவீதமாக இருந்தது.

பணியாளரமைப்புச் செலவிற்குரிய ஈட்டுத் தொகை 31-8-1990 வரை 12½ சதவீத சிவில் பணிக்காக செலவில் 7 சதவீதமாகவும் 1-9-1990 முதற்கொண்டு 12½ சதவீத சிவில் பணிக்காக செலவில் 90 சதவீதமாகவும் இருந்தது.

பயனி ஊர்திகள் போக்குவரத்து/சரக்கு ஊர்திகள் போக்குவரத்து திருவாகத் திட்டப் பணியின் நோக்கம்.

நகர்ப் பகுதி சாலைகளின் திறனை உயர்த்துவதையும், போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறை, போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு விதிகளை முனைப்புடன் செயல்படுத்துவதையும் முக்கிய நோக்கமாகக் கொண்டு, இத்திட்டப் பணிகள் தெரிந்தெடுக்கப் படுகின்றன.

திட்டப் பணிகள் தெரிவும் அவற்றின் வள வாய்ப்புகளும்:

சமூகப் பயன்கள் உட்பட போக்குவரத்து—பொருளாதார மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், இத்திட்டத்தின் கீழ் திட்டப்பணிகள் தெரிந்தெடுக்கப்படுகின்றன. ஒரு திட்டத்தின் பல்வேறு விருப்பத் தெரிவு முனையின் கீழ், பொருளாதார மதிப்பீடு செய்யப்படுகிறது. குறைந்தது 12½ சதவீத ஆதாயம் கிடைக்கக்கூடிய ஒரு திட்டமே தெரிந்தெடுக்கப்படுகிறது. இப் பணிகளுக்கு, உலக வங்கியிடமிருந்து ஒப்புதல் பெற வேண்டியது அவசியமாகும்.

நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய பணிகளின் வகை:

வட்டச் சாலைகள், பக்கச் சாலைகள், பாலங்கள் கட்டுதல், இருப்புப் பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்களை அல்லது சுரங்கப் பாதைகளை, அமைத்தல் தற்போதுள்ள சாலைகள், பாலங்கள் ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதல் போன்ற பணிகள் இத் திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

பணிகளுக்கு அனுமதி வழங்குதல்:

ரூ. 9,003 இலட்சம் செலவிலான 22 சாலைப் பணிகளுக்கு அரசு திருவாக அனுமதி வழங்கியுள்ளது.

[1991 செப்டம்பர் 26]

இத்திட்டப் பணியின் கீழ், 1-3-1991 வரை ரூ. 1682.49 இலட்சம் மொத்தம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1991-92-ல் பணி முன்னேற்றம்:

அனுமதியளிக்கப்பட்டு நிறைவடையாமல் எஞ்சியுள்ள பணிகள் அனைத்தும் நிறைவேற்றப்படுவதற்காக, 1991-92-ல் மேற்கொள்ளப்படும் 5 பணிகளை செய்து முடிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. 1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 1,50,000 இலட்சம் ஆகும்.

சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் I & II.

இத்திட்டப் பணிகள் சென்னையில் மட்டும் நிறைவேற்றப்படுகின்றன. இத்திட்டப் பணிகள், உலக வங்கி நிதி உதவியுடன் நிறைவேற்றுவதற்காக எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. திட்டப் பணிக் காலம், முடிவடைந்துவிட்டதால், இத்திட்டப்பணியின் கீழ்வரும் எஞ்சியுள்ள பணிகள், மாநில நிதியின் மூலம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் I.

பணியின் முன்னேற்ற நிலை :

உள் வட்டச் சாலையில் கிரிய பகுதி வி.எம். தெருவில் சாலை மேம்பாடு பணி ஆகியவை நீங்கலாக சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் I-ன் கீழ் வரும் அனைத்துப் பணிகளும் செய்து முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. இச்சாலை போக்குவரத்திற்காக அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

1991-92 ஆம் ஆண்டுத் திட்டம்:

வைத்தியநாத முதலித் தெருவில் சாலை மேம்பாடும் கட்டும் பணியை 1991-92-ல் நிறைவேற்றி முடிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. 1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான நிதி ஒதுக்கம் ரூ. 30.17 இலட்சமாகும்.

சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் II

இத்திட்டப் பணியின் கீழ் வரும் வரும் அனைத்துப் பணிகளும் நிறைவேற்றி முடிக்கப்பட்டு விட்டன.

1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான திட்டம்:

1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட நிதி ஒதுக்கம் ரூ. 5.01 இலட்சமாகும்.

1991 செப்டம்பர் 26]

மாநகர ஒருங்கிணைந்த வளர்ச்சித் திட்டம் :

சென்னைப் பெருநகர எல்லைக்குட்பட்டுள்ள பகுதியில், நெடுஞ்சாலைகள்—ஊரகப் பணித் துறை, சென்னை மாநகராட்சி ஆகியவற்றின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன. தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட சாலைகளை மேம்படுத்த இத்திட்டப் பணி வகை செய்கிறது.

பணிமின் முன்னேற்ற நிலை:

நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி முடிவடையாமல் உள்ளதன் காரணமாக வேளச்சேரிப் பக்கச் சாலையில் 225 மீட்டர் நீளத் திற்கு மிகச் சிறிய சாலைப் பணி நீங்கலாக ஏனையச் சாலைப் பணிகள் அனைத்தும் நிறைவேற்றி முடிக்கப்பட்டுவிட்டன.

தேசிய நெடுஞ்சாலை 45—உலக வங்கி கடன் நிதியுதவி பெறும் திட்டம்

தாம்பரம் முதல் விழுப்புரம் வரையில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 27/8 கி.மீ. முதல் 160/2 கி.மீ. வரையிலான பகுதியில் சாலையை உலக வங்கி நிதியுதவி பெறும் திட்டத்தின் கீழ் மேம்படுத்தும் பணி, இப்பிரிவின் மூலம் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தின் மொத்தச் செலவு ரூ. 7,229 இலட்சமாகும். செங்கல்பட்டில் பக்கச் சாலை போடுவது உட்பட தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 27/8 கி. மீ. முதல் 67/0 கி.மீ. வரையிலான பகுதியில் தாம்பரம் முதல் புக்கத்துறை வரை இச்சாலையை நான்கு வரிசை போக்குவரத்து சாலையாக அகலப்படுத்துவதற்கும், செங்கல்பட்டுக்கு அருகே பாலாற்றின் குறுக்கே பெரிய பாலம் ஒன்றை கட்டுதல், தாம்பரம், பரனூர், செங்கல்பட்டு பக்கச் சாலை ஆகிய இடங்களில் இரயில்வே மேம்பாலம் கட்டுதல் மதுராந்தகத்தில் பக்கச் சாலை போடுதல் ஆகியவை உட்பட 67/0 கி.மீ. முதல் 160/2 கி.மீ வரையிலான பகுதியில் சாலையை (புக்கத்துறை முதல் விழுப்புரம் வரை) வலுப்படுத்தி, மேம்படுத்துவதற்கும் இத்திட்டப் பணி வகை செய்கிறது.

இத்திட்டப் பணியைப் பொறுத்தவரை 31-3-1991 வரை ரூ.4,227 லட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. திருத்த மதிப்பீட்டில் கோரிய தொகை ரூ. 900 இலட்சமாயிருக்க 1991-92 ஆம் ஆண்டில் 1991 ஜூலை வரை ரூ. 258 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

செங்கல்பட்டுக்கருகே பாலாற்றின் குறுக்கே பெரிய பாலமும் தாம்பரம், பரனூர், செங்கல்பட்டு ஆகிய இடங்களில் இரயில்வே மேம்பாலங்களும் கட்டும் பணி நிறைவேற்றப்பட்டு விட்டன.